SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(*Son las 14:35).*

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los representantes de Astrapin, de Sierratur, de Minas, de Expreso Bus, de Melo y de Copay, de Paysandú.

Sin más, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR DEL PINO.- Soy el Presidente de Copay y, antes que nada, quiero agradecer que nos hayan recibido para que podamos expresar las necesidades que hoy está pasando el servicio urbano y suburbano del interior del país.

Esto lo venimos conversando a nivel departamental y nacional ya desde el año 2013; me refiero a las desventajas que tenemos con el servicio urbano de Montevideo.

En primer lugar, nosotros no estamos reclamando el subsidio del boleto estudiantil, sino que se subsidie al estudiante, porque nosotros solo recibimos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 50% mientras que Montevideo recibe el 100% del boleto estudiantil. Estamos corriendo con esta desventaja. En el interior del país cada vez se acentúan más los boletos estudiantiles y cada vez estamos bajando más el boleto de plataforma; cada vez estamos trabajando más por el 50% que por el 100%.

En el interior pasa una cosa muy especial que, tal vez, no se da en Montevideo: tenemos las entradas a las fuentes laborales de los departamentos, el liceo y la escuela, a la misma hora. Como en el interior el turno laboral es cortado, también salen a la misma hora al mediodía y entran a la misma hora a la tarde y, finalmente, salen a la misma hora. Entonces, en ese turno hay que poner refuerzo en todas las líneas por un 50% del valor. Como todos sabemos, en el interior –como también pasa en Montevideo– hay un boleto retraído, porque no se pudo aplicar la paramétrica debido a que cada vez que se aumenta el boleto se retrae el consumo de pasajes. Entonces, nosotros tenemos un boleto retraído en $ 6 o $ 7, porque al día de hoy tendría que estar valiendo, por lo menos, en Paysandú, $ 25 cuando en realidad cuesta $ 18. Nosotros ya estamos subsidiando el boleto en $ 7. Lo mismo pasa en Montevideo: el boleto tendría que costar alrededor de $ 35 o $ 36 y está valiendo $ 26, porque está subsidiado en un 40%, lo que no ocurre en el interior.

Concretamente, queremos saber si tenemos posibilidades de beneficiarnos como las empresas de Montevideo con el 100% del valor del boleto estudiantil, porque hoy en día es por lo que más peleamos. Esta es la parte más importante de nuestro planteo.

Otro problema que hay en el interior es la falta de información, es muy difícil que nosotros podamos informarnos de los beneficios que se consiguen acá en Montevideo. Esto va en desmedro de las fuentes laborales, porque nuestra cooperativa hoy está compuesta por casi 200 personas de las que un 50% vive del servicio urbano. Entonces, si dejamos el servicio urbano, 100 compañeros quedarían sin trabajo. Esto pasa en varias empresas del interior y en ciudades como Colonia y Melo donde hay empresas más familiares, más chicas, a las que se va a referir el contador.

Quería aclarar que en el día de hoy hubo compañeros que no pudieron venir –no podemos nuclear grupos con más gente– porque, justamente, la gente tiene que trabajar y no puede venir a reclamar sus derechos.

SEÑOR VELLUTTI.- Buenas tardes. Represento a la Asociación de Empresas de Transportes del Interior –Astrapin– que nuclea a las empresas departamentales e interdepartamentales regionales que no llegan a Montevideo.

El tema que me convoca refiere a la compensación que reciben las empresas del interior por el abono gratuito. No se trata de un subsidio a las empresas sino de una compensación al servicio que prestan que, en este caso, es el transporte de los estudiantes de secundaria, a quienes se les otorgó 50 boletos gratis por mes para que concurran a los centros de estudios. La compensación que reciben las empresas, es muy baja. Además, a los servicios interdepartamentales regionales, por este mismo abono, se les paga el 70% del valor pasajero por kilómetro, con un mínimo de 10 kilómetros. Asimismo, a las empresas suburbanas, que llegan a Montevideo, se les abona un mínimo de 16 kilómetros con un importe de $ 16. Sin embargo, a las empresas departamentales del interior, que son las que transportan la mayoría de pasajeros con abono gratuito en el interior del país, se les abona el 50% del valor pasajero por kilómetro y sin un mínimo de kilómetros. En nuestro caso, muchas veces trasladamos estudiantes por $ 4,41 si se trata de 5 kilómetros, u $ 8,83 si son 10 kilómetros; no hay un mínimo. No debemos olvidar que el boleto común es de $ 35 o $ 53. Esta situación lleva a que la rentabilidad de las empresas sea muy baja.

En el interior de nuestro país sucede que la mayoría de los usuarios de los ómnibus son escolares, policías o ediles departamentales quienes no pagan boleto; a su vez, los docentes y funcionarios de la intendencia tienen grandes descuentos, a lo que debemos sumar los abonos de estudiantes que también cuentan con una importante bonificación.

Por lo expuesto, pretendemos recibir una compensación; aspiramos al 100% del costo del boleto, pero si no es viable en este momento, procuramos alcanzar el 70%, tal como se les paga a las empresas interdepartamentales regionales, y con un mínimo.

Este es, básicamente, nuestro planteo. Todas las empresas del interior de nuestro país están muy complicadas e, incluso, algunos viven una situación muy comprometida.

SEÑOR GÓMEZ.- Represento a la empresa Expreso Bus de Melo y sostengo, tal como dijo el señor Del Pino, que estamos viviendo una situación crítica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si han llevado a cabo algún tipo de gestión –nucleados o en forma individual– con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quizá lo han hecho a través de alguna intendencia, que muchas veces acompañan situaciones de tipo local. ¿Han efectuado planteos a la autoridad nacional? De ser así, ¿han avanzado en algún esquema de trabajo o han obtenido respuesta? O, por el contrario, ¿es esta vuestra primera instancia?

SEÑOR DEL PINO.- Estamos trabajando este tema desde el mes de agosto del año 2013. En primera instancia concurrimos –como correspondía– al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Luego, tratamos el tema en la Junta Departamental y con el intendente. En su momento concurrimos a la Corporación Nacional para el Desarrollo y nos entrevistamos con el entonces Presidente, señor Bonomo, quien nos comunicó que recibieron la partida, pero que era solo para subsidiar el boleto estudiantil de Montevideo. Incluso, hizo referencia a USD 29:000:000 que era el monto que recibía la Corporación Nacional para el Desarrollo para subsidiar el boleto estudiantil y el otro 50% a las empresas de Montevideo. Posteriormente, presentamos nuestra inquietud ante el Congreso de Intendentes. Nos atendieron muy bien y quedaron comprometidos en instaurar una Comisión, pero tengamos en cuenta que fue en setiembre de 2014, fines del período de Gobierno. Cuanto terminó el período electoral nos empezamos a mover de vuelta y estuvimos hablando con el nuevo subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el señor Jorge Setelich y le planteamos el tema, pero nos respondió que no había recursos, que no veía viable que se nos compensara el otro 50% y que lo que se paga en Montevideo sale de los recursos de su Intendencia, pero ahora sabemos que no es así porque se hizo público. De todas formas, antes de irnos les vamos a dejar una carpeta con todo el material. También nos dijo que lo que el Ministerio hace ahora es subsidiar el 50% que antes pagaban las familias de su peculio. Es cierto, antes el estudiante o la familia pagaba el 50% del valor del boleto y el otro 50% lo subsidiaba la empresa de transporte, pero en nuestro caso, por ejemplo, vendíamos 30.000 boletos por día así que subsidiar a 400 estudiantes no era nada. Hoy vendemos 6.500 boletos por día y subsidiamos a 2.500 estudiantes de 50 viajes cada uno. Son 125.000 viajes al mes, pero nosotros solo recibimos 62.500 boletos. Esa es la diferencia entre lo que había antes y lo que hay ahora.

Después nos reunimos con el señor Senador Michelini, que nos dijo que en el interior tratáramos de unirnos para tener más fuerza y nos consiguió una reunión con la Bancada de Diputados del Frente Amplio. También hemos hablado con la Bancada de Diputados del Partido Nacional y con el Partido Colorado. Concurrimos a las Comisiones de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, y de Presupuesto de la Cámara de Representantes y ahora estamos en esta Comisión del Senado. Hemos recorrido todos los caminos habidos y por haber. A su vez, tenemos prevista una reunión con el señor Ministro para el día 30. Lamentablemente, se nos ha ido el tiempo pidiendo las audiencias e incluso, yo tuve un problema de salud que me impidió seguir con el planteo.

Hemos tratado de llevar nuestra preocupación a todos los niveles y a todos los ámbitos que creemos que corresponde, porque nosotros en el interior estamos un poco alejados de cómo se maneja el sistema político. Estamos ajenos a la política; somos gente de trabajo. Si bien somos una cooperativa, hay familias y empresas chicas, y siempre estuvimos vinculados al trabajo, pero hoy nos vemos tremendamente perjudicados por este tema del boleto estudiantil.

SEÑOR VELLUTTI.- También hemos planteado nuestra problemática en la Dirección Nacional de Transporte y hablamos con el señor Felipe Martín. En el Decreto del 11 de mayo de 2009, que nuclea todo el transporte de pasajeros, está la figura del abono gratuito, pero para los servicios departamentales no se había asignado el monto de la compensación. Nos dijeron que como estaba fuera de la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tenían fondos para hacerse cargo del abono gratuito del interior pero, por otra parte, en el mismo decreto dice que las líneas de corta, media y larga distancia no están obligadas a trasladar a los estudiantes con el abono gratuito si por su recorrido existen servicios departamentales. Entonces, los servicios departamentales somos los primeros obligados a llevar gratis a los estudiantes, aunque somos los que recibimos menor compensación por ese servicio.

Cuando seguimos planteando el tema, nos dijeron que cuando llegara la instancia del Presupuesto iban a ver qué solución nos podían dar. Sin embargo, ahora se va a tratar la ley de Presupuesto y nos dijeron que no se habían previsto más recursos para el sector del transporte. Nos aconsejaron buscar otro tipo de estrategia porque del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no íbamos a conseguir nada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como hombre del interior tengo una posición definida y conocida sobre esta situación. En la Comisión la norma es recibir a los invitados, escuchar sus planteos y después con la versión taquigráfica analizar el tema. Por supuesto, cada señor Senador tendrá los elementos que ustedes nos brindan para trabajar en la instancia presupuestal o en la que corresponda dentro de este ámbito, pero no podemos intercambiar posiciones ahora.

Nuevamente les agradecemos su visita y reitero que es muy importante que nos dejen el material que trajeron para que lo podamos estudiar con más detalle.

¿Algún señor Senador quiere formular alguna pregunta o desea realizar algún comentario en relación al tema?

SEÑOR COUTINHO.- Creo que todos los que estamos acá –muchos por nuestra condición de ex Intendentes, ex Ministros, o simplemente por lo que ha sido el proceso del transporte y su importancia– tenemos fundamentos y argumentos sobre este tema y pensamos en diferentes vías de solución. Todos tenemos nuestra óptica y nuestro punto de vista.

Lo que quiero trasmitir a quienes hoy están haciendo este planteo es que, si bien como decía el Presidente es de norma que el intercambio de ideas se haga después –y luego se hace público mediante la versión taquigráfica–, este tema nos preocupa y ocupa a todos. Es decir, esta instancia no implica simplemente recibirlos sino que el problema va a quedar instalado en la Comisión, por lo que daremos nuestros puntos de vista al respecto. Este tema no sólo es importante para ustedes, sino también para varios lugares del interior. Si en el día de mañana acá pasa algo con el transporte, hay un montón de gente que quedará sin vía de llegada a ningún lado. Las empresas de transporte han implementado mecanismos para ir a determinados lugares que son los únicos que hacen posible que

muchas personas no queden aisladas. Entonces, queremos trasmitir con certeza y precisión –así como ustedes lo trasmitían desde lo no político– que nosotros, desde lo político, estamos preocupados y ocupados en este tema, principalmente los que vivimos en lugares grandes, con poca población, donde si alguien baja la bandera la gente queda desprotegida.

En definitiva, en nombre del Partido Colorado queremos decir que este tema está pendiente, en muchos casos hemos recibido los insumos y por ello lo conocemos, y haremos el correspondiente proceso.

Más allá de no saber si tenemos o no la solución, quiero decir a nuestros invitados que pueden tener la certeza de que no vinieron acá a hacer un planteo más. Digo esto porque muchas veces tenemos esa sensación porque he sido gremialista y a veces sentía que íbamos a un montón de lugares, nos atendía una cantidad de gente pero después no veíamos los resultados. Repito que este tema está sobre la mesa para que nosotros lo tratemos, no solamente por el interés empresarial, sino por el interés público de un montón de gente. Nosotros tenemos responsabilidad sobre esa gente, pero no tendríamos manera de incluirla si no existieran las empresas que ustedes manejan, que son la única vía de llegada a determinados puntos donde hay más salud y educación.

SEÑOR PINTADO.- En la misma línea y con la sinceridad que nos caracteriza, quiero decir que no veo mucho camino si no es por la vía del presupuesto. No voy a hablar de la solución que tengo porque mi partido todavía no la ha aprehendido. Creo que en algún momento hay que pensar en un sistema de transporte estudiantil del que las empresas no tengan que hacerse cargo. Los brasileños tienen un sistema en este sentido. Esto no quiere decir que las empresas no participen en la prestación del servicio, pero cuando uno plantea una ecuación económica en base a boletos pagos, hay horas en que el boleto gratuito de escolares y liceales termina siendo un problema para las empresas, porque implica una erogación mayor de unidades para atender un público que no aporta los ingresos a las empresas que de por sí no tienen gran rentabilidad, pues se manejan con un margen acotado.

Dejo por acá el tema, pero simplemente hago estos comentarios para que sepan que no estamos ajenos al problema. Además, está la cuestión departamental y lo nacional, que se separa por las autonomías que tenemos. Creo que en algunas cosas –me perdonarán los que fueron Intendentes– no debe existir la autonomía. Para mí, el sistema de transporte debe ser concebido como un sistema único, con distintas vertientes y de nivel nacional. Ustedes están librados al mercado que tienen y a la relación que tengan las disposiciones departamentales, que podrán ser mejores o peores.

Quiero dejar constancia de que el tema de 2013, que fue el que generó esta situación –antes todos recibían lo mismo–, no fue un acuerdo del que participó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sabíamos que esta iba a ser la consecuencia, aunque llegó más tarde de lo que pensábamos. Corresponde señalar que nosotros funcionamos más que nada como receptores y el Ministerio actúa como pasamanos de un acuerdo que se hizo por otros motivos –como salvar las finanzas nacionales y tener previsibilidad en los egresos– con Montevideo, que también es el departamento que ocupa la mayor cantidad de estudiantes. O sea que todo tiene su complejidad.

Sinceramente les decimos que podemos plantearle lo mejor, pero si no hay recursos no sería viable. Quizá habría que ver en la instancia del presupuesto por qué vía se podrían encontrar las soluciones.

Me gustaría saber si tienen alguna estimación sobre el aporte que a juicio de ustedes se debería hacer. Teniendo en cuenta lo que han dicho en el sentido de aumentar lo que se les retribuye por el abono gratuito, ¿cuánto le significaría anualmente al Estado? Está claro que la partida presupuestal es muy cruel; entonces, si voy a gastar tanto tengo que ver de dónde lo saco. Reitero que me gustaría saber si esto está calculado o lo deberemos buscar por otro lado.

SEÑOR CARÁMBULA.- Compartimos lo expresado por el señor Senador Pintado sobre tener una visión de carácter nacional más allá de las autonomías.

Complementando la inquietud planteada por el señor Senador, me gustaría saber si tienen un estimativo, no solo económico, sino numérico, en cuanto a la cantidad de estudiantes que trasladan. Hago este planteamiento consciente de que las situaciones son diferentes porque, por ejemplo, sabemos que en Canelones hay un volumen muy grande de estudiantes.

SEÑOR VELLUTTI.- La estimación no la tenemos. Sí tuvimos oportunidad de pedirle al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que realizara una evaluación, por lo que pensamos que a ese nivel se manejará una cifra. Quizá no fue incluida en el presupuesto pero seguramente la conocen.

Asimismo, creemos que en el Ministerio se conoce el número de estudiantes que se trasladan. Cada Intendencia envía al Ministerio los estudiantes que lleva cada empresa. Por lo tanto, creo que la información la tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Siguiendo la línea de lo expresado por el señor Senador Coutinho –con quien coincido– y en el ánimo de darle continuidad a esta situación, no queremos que sientan que esto va a quedar como un planteo más y que la Comisión se desentenderá de él. Cada señor Senador va a asumir la posición o iniciativas que entienda conveniente, seguramente en el ámbito del presupuesto. Por esa razón, creo que sería bueno que si tienen más información –aunque sea de cada empresa, de cada departamento o mecanismo de agrupación con el que se identifican– sobre la cantidad de boletos que venden por mes y cuánto ello afecta en porcentaje los números de estudiantes, realicen el planteamiento correspondiente. Pensamos que si el planteamiento se hace desde el Poder Legislativo en la instancia presupuestal, va a tener una dimensión diferente a la que podría tener si se hiciera por un mero reclamo volitivo.

SEÑOR COUTINHO.- Esa información está en el Congreso de Intendentes. Quizá de la firma de los convenios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con las Intendencias –no de Montevideo, pero sí de las otras dieciocho– podríamos tener un estimativo sobre la cantidad de estudiantes. Recuerdo que hubo un convenio Intendencia–Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, de acuerdo con la cantidad de estudiantes, el Ministerio pagaba. Desde ese escenario o, quizá, luego de conversar con el Presidente Botana u otro miembro del Congreso de Intendentes, podamos solicitar esa información desde la Secretaría de la Comisión. Estoy seguro de que el estimativo lo podremos recabar de los dieciocho departamentos, no sé qué sucede en el caso de Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por Secretaría se procederá a solicitar al Congreso de Intendentes la información a la que refiere el señor Senador Coutinho.

SEÑOR DEL PINO.- Quería hacer una aclaración sobre una información que nos llegó.

Tenemos un servicio interdepartamental gracias al cual estamos subsidiando el servicio urbano en Paysandú. Contamos con una línea Paysandú – Montevideo, Paysandú – Tacuarembó – Rivera y con lo que recaudamos de allí, subsidiamos el servicio urbano que está netamente en pérdida por la retracción que ha tenido el boleto, entre otros motivos.

Como sabrán los señores Senadores, Paysandú pasó de ciudad industrial a ciudad comercial, dejando a un montón de gente sin fuentes de trabajo, razón por la que nos hemos visto retraídos. El servicio interdepartamental nos está subsidiando, como dije, para que podamos mantener a nuestros compañeros con la fuente laboral.

Hoy nos enteramos –no sé si será cierto– que hay un proyecto para ayudar a Copsa y nos sacarían del fideicomiso de gasoil $ 2,46 para subsidiar a esa empresa. Creemos que es muy ingrato, porque encima de lo que expliqué, nos sacarían a nosotros para subsidiar a otra empresa más de Montevideo.

SEÑORA TOPOLANSKY.- De Canelones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Del área metropolitana.

SEÑOR DEL PINO.- Bueno, del área metropolitana.

De esta manera, vemos que el interior está cada vez más lejos de lo que se puede conseguir en Montevideo.

Pensamos que siendo un país tan chico, sería bueno que cuando se habla de descentralización se apuntara un poco más al interior, que a veces está desprotegido. Hay falta de información y cuando pasan estas situaciones nos sentimos sin saber qué hacer. Repito, no tenemos información, no estamos en el ámbito político y no sabemos a quién recurrir. Quedamos, entonces, con una desazón tremenda en ese sentido. No sabemos si ese proyecto de ley se considerará, pero sería bueno que estudiaran la situación antes de aprobarlo, por el perjuicio que se puede ocasionar a un montón de empresas.

SEÑOR PINTADO.- La verdad es que me preocupa mucho si eso, que se plantea como un rumor, es cierto. No tengo constancia de que haya ningún proyecto de ley al respecto.

Sí existe una previsión de norma en el presupuesto, que está discutiendo la Cámara de Representantes, cuyo texto no tiene nombre y apellido para ninguna empresa. Precisamente, quiero hacer allí algunos agregados, pero no voy a plantearlos acá porque también hay que prevenirse de ciertas cosas.

Dicha norma dice que las empresas que estén en reordenamiento financiero pueden tener un 80% de subsidio, pero como un adelanto del 80% del subsidio y no como un subsidio extraordinario, ni que se le pague más. Es decir, sería un adelanto hasta determinado límite. Todavía no pude leer bien el artículo y es lo único que sé al respecto. Ahora me quedé pensando en el tema, porque hay que ver qué situación abarca. Como dije, lo previsto en esa norma es un adelanto del 80% del subsidio que tienen derecho a cobrar –¿está claro?–, pero no representa un incremento del subsidio.

Esa situación la tuvimos con esta empresa que mencionaron los invitados, en un momento difícil donde le adelantamos préstamos –que se consiguieron– y también le retuvimos, es decir que se le retuvo el subsidio que tenían derecho a cobrar, porque de otra manera se termina afectando al resto.

No tengo conocimiento de lo expresado, lo que no quiere decir que no exista. Es decir, tampoco lo estoy contradiciendo. Lo que sí digo es que estaremos muy atentos para no generar distorsiones en el sistema. Insisto: en algún momento –aparte de todo este lío presupuestal– tendremos que discutir el sistema del transporte como una cuestión nacional, más allá de las competencias departamentales. Hay que darle racionalidad al sistema con todos los actores. No propongo que nadie barra a nadie, pero el problema es que de otra manera, no le damos racionalidad. Este es un tema que me preocupa. Todo lo que atente contra la racionalidad, no tendrá mi aprobación.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Creo que está bien que la Comisión consiga primero la información, porque para pensar en salidas hay que saber. Es decir, debemos conocer de cuántos estudiantes estamos hablando y cuánto cuesta cada estudiante, para tener una idea del monto global.

Por otra parte, comparto lo que dice el señor Senador Pintado en el sentido de que el espectro de usuarios que tiene cada empresa es bien diferente. Este país, para bien o para mal, es macrocefálico y, por tanto, el grueso de los usuarios de todas las categorías está en el área metropolitana. Sin embargo, también hay problemas porque, por ejemplo, la empresa Copsa –que es canaria– se superpone con la empresa Cutcsa, que es montevideana, y siempre hay litigios por los pasajeros. Entonces, eso solo puede ser solucionado con una mirada nacional, pero sería a largo plazo y no resuelve el problema planteado en este momento.

Me parece crucial conocer estos dos datos. Tenemos que saber cuál es el monto para ver qué posibilidades hay de introducir el asunto en el proyecto de ley de presupuesto; no tenemos otra alternativa para poder trabajar el tema desde ese ángulo.

De todos modos, me llama la atención que los funcionarios municipales tengan boletos gratuitos –en otras intendencias no se da esta situación; es algo que me queda pendiente para averiguar– por el hecho de empezar a desagregar el público. Ya están los escolares, los estudiantes de secundaria –creo que todo ciudadano entiende que está bien que sus boletos sean gratuitos y subsidiados– y también los policías por una razón de seguridad, pero si se van agregando otros universos, obviamente, el ciudadano común que viaja queda en franca minoría, y en el caso de los transportes pequeños no sé cómo hacen para que les rinda.

En resumen, me parece bien que la Comisión pida esta información para poder trabajar y sugerir, ya sea en la instancia presupuestal o dialogando con el Ministerio, una posible salida.

Creo que por el boleto estudiantil vale la pena hacer todos los esfuerzos que sean necesarios porque, justamente, una de las cosas más importantes en materia de educación es el acceso. Entonces, no podemos cortar el acceso porque para las empresas no es rentable, situación que perfectamente puede darse en virtud de la paramétrica del boleto –no conozco cómo es en el interior pero sí en Montevideo–, que es algo extremadamente complejo porque hay que considerar muchísimas variables, como la unidad, el combustible, los aceites, las ruedas y demás; todo eso forma una gran ecuación económica que tiene que cerrar mes a mes.

Así que de mi parte, y creo que de todos los integrantes de la Comisión, nos comprometemos a estudiar el tema para ver si podemos encontrar un camino. Pero me estoy dando cuenta de que el boleto estudiantil y el escolar no son los únicos que colapsan, aunque está bien darle prioridad. Priorizar el subsidio al boleto en esos casos me parece lo más importante.

SEÑOR CHÁVEZ.- No renegamos del espíritu con que fue creado el beneficio de la gratuidad de los boletos para los estudiantes; por el contrario, si se quiere, tuvo dos lecturas, una de las cuales fue crear el hábito de viajar en ómnibus, ya que había muchos chicos que lo habían perdido o no lo tenían. Eso es importante y es necesario recalcarlo. Sin embargo, cuando se creó ese beneficio no se previó lo que iba a suceder después. Cada vez se fueron agregando más chicos, ya que para ellos esto solamente significa un trámite, pero las consecuencias directas son para las empresas, que tenemos que reforzar todas las líneas.

En el caso de Paysandú estamos prestando un servicio de casi 90.000 kilómetros mensuales. A la vez, en la ciudad de Paysandú tenemos 80.000 u 85.000 habitantes, siete liceos, Universidad del Trabajo del Uruguay y otros centros de estudio en todos los barrios. Sin ninguna duda, nos está desbordando la situación y cuando los chiquilines tienen los beneficios, van a las paradas de los ómnibus y hay que prestar servicios porque, de lo contrario, no tendría sentido.

Eso es lo que nos está pasando en Paysandú y nos ha ido desbordando. Estamos hablando de chicos que, de pronto, tenían en hábito de pagar el boleto que, en el caso nuestro, cuesta $ 18, hoy hacen el trámite y recaudamos $ 9; esa es la gran realidad.

Los costos por kilómetro –consumo de cubiertas, combustible, desgaste de los vehículos– creo que son parecidos a los de Montevideo y de todas partes y tenemos un servicio urbano muy bien estructurado –inclusive, cuando nos visitó el Ministro lo ponderó–, con muy buena información y con unidades que se tuvieron que renovar, también, para adecuarlas al tránsito de la ciudad de Paysandú porque hasta el 2008 más o menos manejábamos vehículos de los años sesenta, setenta y ochenta. Todo esto nos llevó a hacer una inversión bastante grande para poder prestar el servicio adecuado.

Hoy por hoy nos está desbordando esta situación. ¡Bienvenido sea el beneficio!, pero hay que encontrar la otra parte para poder seguir prestando el servicio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una breve reflexión personal y saludar, a partir de esta instancia, que se haya generado –como se ha escuchado por parte de todos los señores y señoras Senadoras que han hablado– un consenso en el sentido de comprometernos en el tema de recabar información y trabajar en una posible solución, inclusive, con el concepto de un sistema nacional de

transporte o, por lo menos, de incorporar la problemática que se plantea con un sentido de visión nacional.

Evidentemente, a partir de esa coincidencia, también tenemos que concordar en que si algo no hay hoy es, precisamente, una visión de respuesta nacional porque hay recursos de la Administración central que se destinan, particularmente, a un departamento, a Montevideo.

También es cierto que, por lo menos, para este tema –no solo para él y esto lo dice alguien que vive en el interior–, no parece lógico el planteamiento interior–capital sino que hay, por lo menos, tres o cuatro categorías. Precisamente, existe una nueva categoría urbana que es el área metropolitana, que comprende parte de algún departamento del interior.

Por otra parte, mi impresión respecto al transporte urbano es que la realidad que tienen las distintas ciudades del interior no es la misma. Tal vez Paysandú, Salto y Maldonado revistan una característica más próxima a lo que es Montevideo –salvando la distancia– y Canelones. Estos departamentos son macrocefálicos y concentran gran parte del estudiantado, mientras que otras capitales departamentales –como Treinta y Tres y Trinidad– seguramente no tienen necesidad del transporte urbano que hay en aquellas ciudades.

Por tanto, me parece importante destacar el compromiso de la Comisión en abocarnos a este tema.

SEÑOR TAROCO.- Soy de la empresa COSU de la ciudad de Minas, Lavalleja.

Quería acotar algo, más allá de todo lo que los aquí presentes han comentado muy bien.

En Minas se nos está dando, además, otro inconveniente: el de no recibir lo que realmente corresponde y, además, tampoco lo recibimos a tiempo. Hay atrasos; los pagos del subsidio al boleto estudiantil por medio de la Intendencia Departamental de Lavalleja tienen tres o cuatro meses de atraso. Además de la situación a la que se hacía mención, de los policías, de los chicos escolares y de la Intendencia, tenemos casi 400 usuarios gratuitos del Mides, y no sabemos a qué puerta ir a golpear. Entendemos que no podemos bajar a ningún lisiado, la situación es horrible. Pero cuando vamos a cobrar el boleto, una y otra vez nos muestran la tarjetita de «libre», entonces, pasan, sin pagar. Reitero que no sabemos qué hacer, qué puerta ir a golpear, no tenemos información, porque en el interior hay una realidad y acá otra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero saber si los recursos que no vierte el Gobierno departamental de Lavalleja son propios o se canalizan a través del Gobierno departamental de Montevideo.

SEÑOR TAROCO.- Tenemos entendido que está canalizado por Montevideo, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Intendencia, que hacen de intermediarios. El Ministerio lo hace en tiempo y forma, pero nosotros lo recibimos con un atraso de tres o cuatro meses.

SEÑOR PRESIDENTE.- El atraso, ¿obedece al Gobierno departamental de Lavalleja?

SEÑOR TAROCO.- Sin lugar a dudas. Es más; se nos dijo en algún momento que podíamos tramitar un pago directo entre el Ministerio y la empresa, pero tampoco sabemos cómo hacer ese procedimiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo hacen los usuarios del Mides que no saben dónde ir a recuperar el dinero?

SEÑOR TAROCO.- El Mides de Lavalleja nos da la información con un listado, así como también las instituciones de los colegios.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El requerimiento de la gratuidad se la solicita la dependencia departamental del Mides?

SEÑOR TAROCO.- Sí, es correcto, pero la empresa ignora cómo conseguir quién abone ese boleto.

SEÑORA AYALA.- En realidad, yo puedo hablar por el período en el que estuve en la Intendencia de Artigas. En aquella oportunidad, las partidas iban en tiempo y forma dependiendo de cómo la Intendencia las desembolsara después; se iba haciendo correctamente mes a mes, en tiempo y forma con las empresas. También debemos decir que, en aquel momento, desde la Intendencia nosotros subsidiábamos con combustible para corregir ese desfasaje que también tienen ustedes, aunque no sé cómo se maneja ahora.

Con respecto al Mides, también teníamos algún mecanismo interno desde la Intendencia con el Ministerio o con la Oficina del Mides allá, por el tema de los boletos para las personas que son usuarias o beneficiarias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la concurrencia de la delegación y quedamos en la relación que surja de lo que se ha planteado.

(Se retiran de sala representantes de Astrapin, de Sierratur, de Minas, de Expreso Bus, de Melo y de Copay, de Paysandú).

–En carpeta tenemos dos proyectos de ley presentados por el señor Senador Bordaberry. Uno sobre tránsito y seguridad vial, y otro que propone designar al Aeropuerto Internacional de Punta del Este con el nombre de Carlos Páez Vilaró. Quería sugerirle a los señores Senadores que les diéramos trámite en la próxima sesión y, en todo caso, que convoquemos a Unasev para proponer que se modifique un artículo de la Ley Nº 16.061.

SEÑOR PINTADO.- Estoy de acuerdo en convocar a la Unasev, pero con respecto al otro proyecto de ley habíamos hecho una consulta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se están recabando los antecedentes.

SEÑOR PINTADO.- Podríamos poner en consideración el proyecto de ley que tiene que ver con el aeropuerto porque lleva el nombre de un capitán y no queremos tener problemas con nadie. Este proyecto de ley fue presentado el año pasado por el señor Senador Bordaberry y la señora Senadora Topolansky. Si no se pudiera renombrar el aeropuerto, una solución alternativa sería designar con el nuevo nombre el *hall.*

SEÑORA TOPOLANSKY.- Eso nos pasó con el Instituto Nacional de Colonización porque constitucionalmente no se lo puede llamar instituto, pero al edificio sí.

Por otra parte, quería decir que desde la Comisión deberíamos tramitar el pedido de información sobre el número de estudiantes y el costo, porque si no, nosotros no podemos trabajar para el presupuesto. Por lo menos, tenemos que tener una idea global del tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizá podríamos solicitarle datos formalmente al Congreso Nacional de Intendentes.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Creo que eso nos puede ayudar después para trabajar sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo.

SEÑOR COUTINHO.- Quizá podríamos conseguir una lista de todos los beneficiados, porque a lo mejor hay personas que en su momento tuvieron ese derecho pero ahora ya no lo tienen y esos recursos podrían volcarse al presupuesto, priorizando a los estudiantes.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Sería bueno contar con toda la información en torno a estas transferencias porque nos permitiría encontrar una solución; de lo contrario, vamos quedar trancados.

SEÑOR PINTADO.- Podríamos solicitar información complementaria sobre las famosas camionetas que también se subsidian a precio de boleto. Por ejemplo, es mucho más fácil en la ciudad de Salto recoger a los estudiantes que ir a buscarlos a Laureles.

SEÑOR COUTINHO.- Por eso hoy se hablaba de que no pasara por las Intendencias. Pero desde hace treinta o cuarenta años atrás, en el interior ocurre que el chofer de un pueblo es municipal, la camioneta es de Salto Grande, y el combustible de equis lugar. Es decir, hay un manejo de asuntos que hoy se hace inviable unificar porque, por ejemplo en Salto hay ómnibus que son propiedad de la Intendencia, otros de Secundaria y otros de Salto Grande.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Hay una realidad nueva y capaz que el transporte no la registró. Como la enseñanza sufrió una enorme descentralización con los centros CURE, la Universidad y la UTU, obviamente el aluvión de alumnos es mayor. Antes esto tenía cierta simplicidad porque en el área metropolitana estaban todos los centros de estudio amontonados y en el interior había muy pocos estudiantes, pero eso cambió totalmente. Por ejemplo, mientras el señor Senador Coutinho hablaba se me venía a la cabeza la situación de Tacuarembó y su centro universitario que queda en las afueras, donde llega la ruta, y al muchacho que vive en la otra punta de la ciudad de Tacuarembó o en algún pueblito se le complica llegar.

Me gustaría saber cuál es el número de estudiantes para tener un equilibrio, que haya cierta equidad y que le de rentabilidad; pero con esa cantidad de gente que viaja gratis es tremendo.

SEÑOR COUTINHO.- Concuerdo con lo que decían hoy el señor Presidente y el señor Senador Pintado en el sentido de que es mucho más sencillo tener un circuito urbano, pero si hay tres gurises en los límites departamentales que quieren ir a estudiar, ¿quién los va a buscar? Y ahí empieza el tema de estas empresas. Cuando el transporte no pasa más por ahí, hay niños que ya no tienen la misma posibilidad. Conozco un caso en el que todos los días iba un chofer de la intendencia a buscar tres gurises a Paso de la Cadena para que terminaran la escuela.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Eso sucede hasta en Montevideo. En la zona donde yo vivo las cuentas cierran porque Cutcsa tiene otras líneas muy rentables, entonces compensa. De todos modos, los vecinos se pasan reclamando más horarios. Ahora bien, en lugares con otra magnitud de población esas compensaciones no corren.

SEÑOR PINTADO.- Estoy trabajando hace tiempo en una iniciativa, que tiene que ver con lo siguiente. Hoy disponemos de tecnología y lo que hay que hacer es un proceso de adecuación tecnológica para que se sepa sobre los estudiantes, mediante el uso de una tarjeta, a qué hora toman el ómnibus, qué recorrido hacen, cuántos kilómetros, estableciendo el subsidio en función de la realidad. Incluso, como le mencionaba al Senador Coutinho, se puede establecer que esa misma tarjeta funcione como un control de asistencia, como una especie de marca de tarjeta para entrar a cada materia. Hoy tenemos el problema de que damos 50 boletos a los estudiantes, pero ¿cuántos usan ese servicio para ir a estudiar? Salvo la información que arroja la educación en cuanto a las llegadas tarde, etcétera, no hay forma de controlar, por lo que se le agrega una tarea más al docente que es el control de asistencia. De esta manera que propongo, eso se haría automáticamente; el gurí aprendería a pasar la tarjeta e ingresar al local, de esta manera queda marcada la asistencia que va a la Anep, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para contribuir con los sistemas automatizados, a las Intendencias y, si se quiere, a los padres. Ahora bien, en el área metropolitana se debería implementar un circuito, como hizo Lula, de buses escolares. Actualmente pedimos a las camionetas de escolares que tengan cinturones de tres puntas, pero la mayoría de los niños viajan en transporte colectivo. ¿Con qué elemento de seguridad vial viajan? Con ninguno, porque la gente los aplasta, van en la hora pico,

etcétera. Entonces, honestamente pienso que a estos estudiantes que viajan gratuitamente hay que sacarlos del ómnibus. Y en esto pueden participar también las empresas –no excluyo a nadie–, pues se pueden hacer cooperativas, estableciendo circuitos que trasladen a los niños de la casa al centro de estudio. De esa manera los padres tendrán la tranquilidad de que el gurí llega a la escuela.

SEÑOR COUTINHO.- Quiero hacer algún aporte para su proyecto, y que nadie se lo saque. Creo que en general sucede que nadie te pasa de más, pero arrancan 50 y terminan 20, 25 o 30, debido a diferentes circunstancias. Entonces, muchas veces se paga por 50 o determinado monto todo un año por tener un contrato, pero la realidad indica que muchas veces baja el nivel de estudiantes. Quizás aumenten, pero creo que sería justo que la tarjeta pague el monto y la liquidación, y no lo fijo del año.

En cuanto al tema de la autonomía estudiantil de traslado que planteaba Pintado, pienso que eso puede funcionar para lugares muy poblados, pero para zonas despobladas sería un problema. Hay mucha gente que va a esos pueblos a buscar a los estudiantes, entonces trae a la abuela, al peón, al policía, al enfermero. Pero, si mañana no recogen a los estudiantes, no van a ir a buscar a la abuela ni al peón, ni a nadie. Por lo tanto, definitivamente no rendiría más.

SEÑOR PINTADO.- Por eso yo lo planteé para el área metropolitana.

SEÑOR CARÁMBULA.- Me parece muy buena la iniciativa del señor Senador Pintado.

Por lo pronto, en nuestro departamento, el subsidio se daba sobre la base de un ficto y nunca pudimos saber exactamente el volumen de estudiantes. Allí se generaba un punto de discusión con las empresas, con lo que nosotros estimábamos y con los números del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Inclusive, tengo mis dudas acerca de los datos que podamos solicitar ahora porque es probable que nos venga un ficto estimado en cada uno de los departamentos. De todas formas, este es un primer paso.

Vuelvo a decir que lo planteado por el señor Senador Pintado es muy importante porque, entre otras cosas, las empresas del área metropolitana ya tienen implementado un sistema de tarjeta de identificación y de volumen de pasajeros y supongo que algún otro departamento también. Existe mucha información acumulada en el sistema metropolitano de transporte.

SEÑOR COUTINHO.- Este es un lindo tema para definir antes de diciembre. Creo que con esta iniciativa le haríamos un gran aporte a las empresas, a la Intendencia y a todos los estudiantes porque siempre ocurre lo mismo. Llega febrero y marzo y no solucionamos estas cosas; incluso, hay un montón de gurises que ni arrancan. Entonces, si nosotros les pudiéramos demostrar, antes de fin de año, que hay una hoja de ruta y un mapa sobre lo que va a ser marzo, cuando comiencen las clases, creo que se va a sentir mucho más el aporte. Me parece un tema prioritario para hacer un aporte importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 15:37).